



PRESIDÊNCIA DO CONSELHO DE MINISTROS

Resolução do Conselho de Ministros n.º 89/2022

Sumário: Promove a análise estratégica e multidisciplinar do aumento da capacidade aeroportuária da região de Lisboa.

O transporte aéreo tem-se afirmado como um dos setores mais dinâmicos da economia nacional, sendo que o número de passageiros nos aeroportos portugueses mais do que duplicou na última década, no período pré-pandemia da doença COVID-19. Esta evolução tem potenciado o crescimento de inúmeras atividades económicas ligadas ao turismo, permitindo a criação de emprego, de riqueza e a melhoria da balança comercial.

O crescimento do tráfego aéreo tem sido particularmente expressivo no Aeroporto Humberto Delgado, o que levou ao esgotamento da capacidade desta infraestrutura aeroportuária, visíveis, no período pré-pandemia da doença COVID-19, em recusas sistemáticas a companhias aéreas que se mostravam interessadas em voar para Lisboa, mas não tinham *slot*, com consequências negativas para a economia nacional.

Apesar da crise pandémica ter afetado o tráfego aéreo, as previsões internacionais apontam para um regresso progressivo aos níveis de tráfego pré-pandemia da doença COVID-19, estimando-se que o tráfego aéreo previsto para a região de Lisboa possa mais do que duplicar nas próximas décadas, colocando uma pressão insustentável sobre o Aeroporto Humberto Delgado.

Face ao exposto, conclui-se que, para Portugal poder continuar a beneficiar dos efeitos económicos positivos do previsível crescimento do tráfego aéreo na região de Lisboa, é necessário avançar com as medidas conducentes ao aumento da respetiva capacidade aeroportuária.

Um dos passos essenciais deste processo prende-se, desde logo, com a definição do conceito aeroportuário pretendido: (i) uma opção estratégica dual, aproveitando o Aeroporto Humberto Delgado e encontrando uma outra infraestrutura aeroportuária para complementar a operação ou (ii) uma opção estratégica única que preveja a construção de um novo aeroporto de Lisboa — bem como da localização onde será construída a nova infraestrutura aeroportuária.

Nos últimos anos foram estudadas e debatidas diferentes opções e localizações, tendo emergido soluções que passam pela expansão da capacidade aeroportuária no Campo de Tiro de Alcochete, enquanto novo aeroporto, ou no Montijo, enquanto aeroporto complementar ao Aeroporto Humberto Delgado.

Em 14 de dezembro de 2012, foi celebrado o Contrato de Concessão de Serviço Público Aeroportuário nos Aeroportos Situados em Portugal Continental e na Região Autónoma dos Açores, entre o Estado Português e a ANA — Aeroportos Portugal, S. A. (ANA, S. A.). Em 10 de setembro de 2013 foi celebrado o Contrato de Concessão do Serviço Público Aeroportuário nos aeroportos situados na Região Autónoma da Madeira. Nos termos do Decreto-Lei n.º 254/2012, de 28 de novembro, na sua redação atual, e dos contratos de concessão a ANA, S. A., detém, assim, em regime de exclusivo, a concessão de serviço público aeroportuário de apoio à aviação civil nos aeroportos de Lisboa (Humberto Delgado), Porto (Francisco Sá Carneiro), Faro, Ponta Delgada (João Paulo II), Santa Maria, Horta e Flores, Funchal e Porto Santo, bem como do Terminal Civil de Beja até ao termo do prazo da concessão. A concessão atribuída à ANA, S. A., tem por objeto a prestação de atividades e serviços aeroportuários nos aeroportos referidos, assim como a prestação das atividades de conceção, de projeto, de construção, de reforço, de reconstrução, de extensão, de desativação e de encerramento de aeroportos, nos termos do Contrato de Concessão. Relativamente ao novo aeroporto de Lisboa, o objeto do mencionado contrato prevê o «direito exclusivo (por um período limitado) da Concessionária apresentar ao Concedente uma proposta de conceção, construção, financiamento e/ou exploração e gestão do Novo Aeroporto de Lisboa (NAL), de acordo com o disposto no capítulo XI ('Novo Aeroporto de Lisboa') [alínea a) da cláusula 5.2) e prevê ainda que o Concedente «não pode desenvolver ou autorizar o desenvolvimento de nenhum aeroporto (a) situado no raio de 75 km do Aeroporto da Portela, do Aeroporto Francisco Sá Carneiro, do Aeroporto Internacional de Faro e do Terminal Civil de Beja ('os aeroportos situados em Portugal continental')], podendo à luz do contrato «desenvolver ou autorizar desenvolvimento de aeroportos e aeródromos

que (i) não sejam fundamentalmente utilizados para o transporte de passageiros civis; (ii) atendam exclusivamente a aeronaves com um peso máximo de pré-descolagem até vinte cinco (25) toneladas ou com capacidade de transporte de passageiros até vinte (20) lugares.» (cláusulas 5.5 e 5.6 do Contrato de Concessão). De relevar ainda que, nos termos da cláusula 43.1 do Contrato de Concessão, o Concedente «deve envidar esforços razoáveis para identificar quaisquer locais, situados na área de Lisboa, que considere adequados para o desenvolvimento do NAL, notificando, se for caso disso, a Concessionária».

Neste quadro, uma opção dual, segundo a qual o Aeroporto Humberto Delgado assumiria o estatuto de aeroporto principal e o Aeroporto do Montijo o de aeroporto complementar, foi consensualizada entre o XIX Governo Constitucional e a ANA, S. A., e foi mantida pelo XXI Governo Constitucional, garantindo estabilidade a esta escolha estratégica.

O Aeroporto Complementar do Montijo, tal como referido acima, obteve declaração de impacte ambiental favorável condicionada, em janeiro de 2020, algumas semanas antes da eclosão da pandemia da doença COVID-19 ter provocado um atraso na evolução do seu processo de certificação. No início de março de 2021, a Autoridade Nacional da Aviação Civil indeferiu liminarmente o pedido da ANA, S. A., de apreciação prévia de viabilidade para efeitos de construção do Aeroporto Complementar do Montijo.

Tal deveu-se ao facto de a ANA, S. A., não ter conseguido cumprir o n.º 3 do artigo 5.º do Decreto-Lei n.º 186/2007, de 10 de maio, na sua redação atual, segundo o qual constitui fundamento para indeferimento liminar a inexistência do parecer favorável de todas as câmaras municipais dos concelhos potencialmente afetados quer por superfícies de desobstrução quer por razões ambientais. Não obstante esta situação, decidiu-se manter a avaliação desta opção dadas as suas vantagens aeroportuárias.

Depois desse processo surgiram novas opções, desde a possibilidade de o Aeroporto do Montijo se assumir progressivamente como aeroporto principal e substituir mesmo integralmente o Aeroporto Humberto Delgado, ou, mais recentemente, um projeto, de iniciativa privada promovido fora da atual concessão, de construção de um aeroporto perto de Santarém (projeto Magellan 500).

Pretende-se, assim, promover análise de natureza estratégica e multidisciplinar destinada a garantir o aumento da capacidade aeroportuária da região de Lisboa.

Esta abordagem envolve, para além do Aeroporto Humberto Delgado, a análise das localizações do Montijo, do Campo de Tiro de Alcochete e da nova localização perto de Santarém, considerando as seguintes opções estratégicas para aumentar a capacidade aeroportuária da região de Lisboa (opções estratégicas):

i) Opção estratégica 1 — uma solução dual, em que o Aeroporto Humberto Delgado terá o estatuto de aeroporto principal e o Aeroporto do Montijo o de complementar;

ii) Opção estratégica 2 — uma solução dual alternativa, em que o Aeroporto do Montijo adquirirá, progressivamente, o estatuto de aeroporto principal e o Aeroporto Humberto Delgado o de complementar, incluindo a capacidade para o aeroporto principal substituir integralmente a operação do aeroporto secundário;

iii) Opção estratégica 3 — a construção de um novo aeroporto internacional no Campo de Tiro de Alcochete (CTA), que substitua, de forma integral, o Aeroporto Humberto Delgado;

iv) Opção estratégica 4 — uma outra solução dual, em que o Aeroporto Humberto Delgado terá o estatuto de aeroporto principal e um Aeroporto localizado em Santarém o de complementar; e

v) Opção estratégica 5 — a construção de um novo aeroporto internacional localizado em Santarém, que substitua, de forma integral, o Aeroporto Humberto Delgado.

No quadro da autonomia assegurada à Comissão Técnica, é ainda garantida a possibilidade de serem estudadas e avaliadas outras opções estratégicas para aumentar a capacidade aeroportuária da região de Lisboa, desde que tecnicamente fundamentadas.

Para levar a cabo a avaliação ambiental estratégica (AAE), pretende o Governo promover a sua realização através de uma Comissão Técnica Independente, coordenada por uma personalidade reconhecido mérito (coordenador-geral), designada sob proposta conjunta do presidente do Conse-



Iho Superior de Obras Públicas (CSOP), do Conselho Nacional do Ambiente e do Desenvolvimento Sustentável (CNADS) e do Conselho de Reitores das Universidades Portuguesas (CRUP).

A referida Comissão integra, para além do coordenador-geral, os coordenadores de equipas de projeto constituídas por técnicos com formação e qualificações em (i) estudos de procura aeroportuários e de acessibilidades de infraestruturas e transportes, (ii) planificação aeroportuária, incluindo análise de capacidade e planos de desenvolvimento aeroportuário, (iii) acessibilidades rodoviárias e ferroviárias, (iv) ambiente e AAE, (v) análise e modelagem económico-financeira, e ainda (vi) direito.

Finalmente, para garantir o acompanhamento e a independência dos trabalhos da Comissão Técnica, é criada uma Comissão de Acompanhamento, presidida pelo presidente do CSOP e composta pelos presidentes das Câmaras Municipais de Alcochete, Benavente, Lisboa, Loures, Montijo e Santarém, pelos presidentes do CNADS, da Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional de Lisboa e Vale do Tejo, do CRUP, do Conselho Coordenador dos Institutos Superiores Politécnicos, do Laboratório Nacional de Engenharia Civil, I. P. (LNEC, I. P.), e da Entidade Regional de Turismo da Região de Lisboa, por um magistrado judicial jubilado designado pelo Presidente do Supremo Tribunal Administrativo, pelos Bastonários das Ordens dos Engenheiros e dos Economistas, por sete personalidades indicadas pela Academia das Ciências de Lisboa, por uma personalidade indicada pela Confederação Portuguesa das Associações de Defesa do Ambiente e por uma personalidade indicada pela Confederação do Turismo de Portugal.

O LNEC, I. P., Laboratório do Estado que tem por missão empreender, coordenar e promover a investigação científica e o desenvolvimento tecnológico, bem como outras atividades científicas e técnicas necessárias ao progresso e à boa prática da engenharia civil, fica incumbido de assegurar os encargos orçamentais decorrentes da criação da referida comissão, prestar todo o apoio logístico e administrativo, bem como o desenvolvimento dos procedimentos atinentes às eventuais aquisições de serviços que se revelem necessárias, decorrentes da criação e funcionamento da Comissão Técnica Independente e da Comissão de Acompanhamento.

Assim:

Nos termos do artigo 28.º da Lei n.º 4/2004, de 15 de janeiro, na sua redação atual, das alíneas d) e e) do artigo 199.º e da alínea c) do artigo 200.º da Constituição, o Conselho de Ministros resolve:

1 — Criar uma Comissão Técnica Independente (Comissão Técnica) para avaliar as opções estratégicas para aumentar a capacidade aeroportuária da região de Lisboa e coordenar e realizar a avaliação ambiental estratégica (AAE), nos termos previstos no Decreto-Lei n.º 232/2007, de 15 de junho, na sua redação atual.

2 — Fixar como objeto dos trabalhos da Comissão Técnica, nos termos do anexo à presente resolução e da qual faz parte integrante:

a) Realizar, rever e avaliar os estudos, projetos e planos sobre as seguintes opções estratégicas para aumentar a capacidade aeroportuária da região de Lisboa:

i) Opção estratégica 1: uma solução dual, em que o Aeroporto Humberto Delgado terá o estatuto de aeroporto principal e o Aeroporto do Montijo o de complementar;

ii) Opção estratégica 2: uma solução dual alternativa, em que o Aeroporto do Montijo adquirirá, progressivamente, o estatuto de aeroporto principal e o Aeroporto Humberto Delgado o de complementar, incluindo a capacidade para o aeroporto principal substituir integralmente a operação do aeroporto secundário;

iii) Opção estratégica 3: a construção de um novo aeroporto internacional no Campo de Tiro de Alcochete (CTA), que substitua, de forma integral, o Aeroporto Humberto Delgado;

iv) Opção estratégica 4: uma outra solução dual, em que o Aeroporto Humberto Delgado terá o estatuto de aeroporto principal e um Aeroporto localizado em Santarém o de complementar; e

v) Opção estratégica 5: a construção de um novo aeroporto internacional localizado em Santarém, que substitua, de forma integral, o Aeroporto Humberto Delgado;



b) Realizar, rever e avaliar os estudos, projetos e planos sobre outras opções estratégicas para aumentar a capacidade aeroportuária da região de Lisboa, desde que tecnicamente fundamentadas;

c) Realizar a AAE, prevista no Decreto-Lei n.º 232/2007, de 15 de julho, na sua redação atual, dos estudos, projetos e planos mencionados nas alíneas anteriores, designadamente nas dimensões aeroportuária, operacional, acessibilidades, financeira, incluindo das infraestruturas conexas e complementares, económica, social, jurídica, ambiental e o prazo de execução.

3 — Determinar que os projetos e planos referidos no número anterior, sujeitos a avaliação de impacte ambiental ao abrigo do disposto no Decreto-Lei n.º 151-B/2013, de 31 de outubro, na sua redação atual, devem, sempre que possível, ser objeto de avaliação de impacte ambiental simultaneamente com a avaliação ambiental do respetivo plano ou programa, nos termos e para efeitos do previsto no artigo 13.º do Decreto-Lei n.º 232/2007 de 15 de junho, na sua redação atual.

4 — Determinar que a Comissão Técnica é dirigida por um coordenador-geral, designado pelo Primeiro-Ministro, sob proposta conjunta do presidente do Conselho Superior de Obras Públicas (CSOP), do Conselho Nacional do Ambiente e do Desenvolvimento Sustentável (CNADS) e do Conselho de Reitores das Universidades Portuguesas (CRUP), no prazo de 30 dias contados da data de publicação da presente resolução.

5 — Determinar que a Comissão Técnica integra ainda seis coordenadores de projeto que preencham as qualificações e competências técnicas adequadas nas seguintes áreas de trabalho das seis equipas de projeto:

- a) Estudos de procura aeroportuários e de acessibilidades de infraestruturas e transportes;
- b) Planificação aeroportuária, incluindo análise de capacidade e planos de desenvolvimento aeroportuário compatíveis com a evolução de um *hub* intercontinental;
- c) Acessibilidades rodoviárias e ferroviárias;
- d) Ambiente e AAE;
- e) Análise e modelagem económico-financeira; e
- f) Jurídica.

6 — Determinar que os coordenadores das equipas de projeto referidos no número anterior são especialistas das respetivas áreas de trabalho da Comissão Técnica, designados pelo coordenador-geral, sob proposta do CRUP.

7 — Estabelecer que a Comissão Técnica define o cronograma dos trabalhos referidos no n.º 2 e no anexo à presente resolução, ouvida a Comissão de Acompanhamento, no prazo de 60 dias contados da publicação da presente resolução.

8 — Criar a Comissão de Acompanhamento dos trabalhos da Comissão Técnica, presidida pelo presidente do CSOP, que reúne periodicamente por iniciativa do seu presidente ou de qualquer dos seus membros.

9 — Determinar que a Comissão de Acompanhamento referida no número anterior integra, além do respetivo presidente:

- a) Os presidentes das Câmaras Municipais de Alcochete, Benavente, Lisboa, Loures, Montijo e Santarém, bem como os presidentes de câmara de localizações que venham a ser propostas pela comissão técnica, se tal acontecer;
- b) O presidente do CNADS;
- c) O presidente da Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional de Lisboa e Vale do Tejo;
- d) O presidente do CRUP;
- e) O presidente do Conselho Coordenador dos Institutos Superiores Politécnicos;
- f) O presidente do Laboratório Nacional de Engenharia Civil, I. P. (LNEC, I. P.);
- g) Um magistrado judicial jubilado designado pelo Presidente do Supremo Tribunal Administrativo;
- h) O Bastonário da Ordem dos Economistas;
- i) O Bastonário da Ordem dos Engenheiros;



- j) Sete personalidades indicadas pela Academia das Ciências de Lisboa;
- k) Uma personalidade indicada pela Confederação Portuguesa das Associações de Defesa do Ambiente;
- l) Uma personalidade indicada pela Confederação do Turismo de Portugal;
- m) O presidente da Entidade Regional de Turismo da Região de Lisboa.

10 — Estabelecer que compete à Comissão de Acompanhamento:

- a) Pronunciar-se sobre o programa e o cronograma dos trabalhos, referido no n.º 7;
- b) Acompanhar o desenvolvimento dos trabalhos da Comissão Técnica, emitindo recomendações por sua iniciativa ou a pedido desta;
- c) Requerer a participação do coordenador-geral da Comissão Técnica, para prestação de esclarecimentos à Comissão de Acompanhamento;
- d) Apreciar as conclusões dos trabalhos elaborados pela Comissão Técnica;
- e) Aprovar o regimento interno de funcionamento e a eventual constituição de uma subcomissão permanente da Comissão de Acompanhamento.

11 — Estabelecer que para integrar cada equipa de projeto a Comissão Técnica Independente pode recrutar os trabalhadores que considere adequados ao abrigo dos regimes de mobilidade, contrato de trabalho a termo resolutivo certo ou incerto, cedência de interesse público ou comissão de serviço, nos termos da Lei Geral do Trabalho em Funções Públicas, aprovada em anexo à Lei n.º 35/2014, de 20 de junho, na sua redação atual, e demais legislação aplicável.

12 — Estipular que o exercício de funções no âmbito da Comissão Técnica Independente não conduz à constituição de vínculos de emprego público por tempo indeterminado, nem acarreta o preenchimento de postos de trabalho dos mapas de pessoal de qualquer serviço ou organismo da Administração Pública, e caduca automática e necessariamente na data de extinção da referida Comissão.

13 — Estabelecer que os elementos da Comissão Técnica Independente exercem funções com isenção de horário de trabalho, sem qualquer suplemento remuneratório e têm direito a ajudas de custo e de deslocação, nos termos previstos nas disposições legais em vigor para os trabalhadores em funções públicas, sempre que se desloquem em missão de serviço público.

14 — Determinar que o estatuto remuneratório do coordenador-geral é definido na respetiva designação, sob proposta do presidente do CSOP, do CNADS e do CRUP, apresentada conjuntamente com a proposta de designação referida no n.º 4.

15 — Determinar que o estatuto remuneratório dos coordenadores das equipas de projeto é definido pelo coordenador-geral, ouvida a Comissão de Acompanhamento.

16 — Determinar que a remuneração dos técnicos superiores é fixada até ao nível 70 da tabela remuneratória única dos trabalhadores que exercem funções públicas, aprovada pela Portaria n.º 1553-C/2008, de 31 de dezembro, consoante a experiência e conhecimento dos respetivos elementos.

17 — Determinar que os encargos orçamentais decorrentes da criação e funcionamento da Comissão Técnica e da Comissão de Acompanhamento, bem como o apoio logístico e administrativo, e as eventuais aquisições de serviços a particulares ou empresas para a realização dos trabalhos previstos na presente resolução são assegurados pelo LNEC, I. P., sendo este instituto público, para o efeito, dotado dos respetivos recursos financeiros provenientes de verbas do Orçamento do Estado.

18 — Determinar que os membros da Comissão Técnica estão sujeitos aos deveres que impendem sobre os membros dos gabinetes dos membros do Governo, nos termos do Decreto-Lei n.º 11/2012, de 20 de janeiro, sem prejuízo da sua sujeição a outros deveres decorrentes do regime contratual aplicável.

19 — Determinar que a Comissão Técnica conclui os trabalhos referidos no n.º 2 e no anexo à presente resolução até ao dia 31 de dezembro de 2023, mediante a entrega de um relatório final ao membro do Governo responsável pela área das infraestruturas, ouvida a Comissão de Acompanhamento.

20 — Estabelecer que o mandato da Comissão Técnica tem duração até 31 de março de 2024.

21 — Determinar que a presente resolução entra em vigor no dia seguinte ao da sua publicação.

Presidência do Conselho de Ministros, 29 de setembro de 2022. — O Primeiro-Ministro, *António Luís Santos da Costa*.

ANEXO

(a que se referem os n.ºs 2, 7 e 19)

1 — Termos de referência

a) Antecedentes e resenha histórica:

O Aeroporto de Lisboa-Portela foi inaugurado em 1942. Apesar de ter sido construído na periferia da cidade, o aeroporto foi rapidamente envolvido pela expansão urbana da cidade de Lisboa.

Esta circunstância levou a que nos anos 60 se considerasse a sua realocação. Assim, em 1969 foi criado o Gabinete do Novo Aeroporto de Lisboa (GNAL) pelo Decreto-Lei n.º 48 902, de 8 de março, tendo por objetivo empreender, promover e coordenar toda a atividade relacionada com a construção do Novo Aeroporto de Lisboa, data que marca o início de um longo processo de seleção da localização da infraestrutura. Em 1972, o GNAL publica um relatório onde são apontadas cinco possíveis localizações, todas na margem sul do rio Tejo: Fonte da Telha, Montijo, Alcochete, Porto Alto e Rio Frio.

A localização de Rio Frio foi, então, a que obteve a melhor classificação em termos dos critérios considerados no referido estudo de localização.

Na década de 70 o processo do Novo Aeroporto foi suspenso em virtude do primeiro choque petrolífero de 1973, a que se somaram os acontecimentos políticos da revolução de 1974. Estes acontecimentos conduziram a uma revisão em baixa da procura estimada do tráfego aéreo e das taxas de crescimento económico e a uma reformulação da estratégia aeroportuária.

Em 1978, é constituída a ANA — Aeroportos e Navegação Aérea, E. P. (ANA), que viria a integrar as funções do GNAL. Em 1982 o processo para a localização do Novo Aeroporto de Lisboa é reaberto, com identificação e estudo de 12 localizações possíveis (as 5 anteriores e ainda Santa Cruz, Ota, Azambuja, Alverca, Granja e Tires, na margem norte, e Marateca, na margem sul).

Em 1987 o Governo solicitou à ANA uma nova reapreciação do processo, tendo a preferência da localização do Novo Aeroporto Internacional de Lisboa recaído, pela primeira vez, sobre a Ota, em detrimento do Rio Frio. Não obstante tal conclusão, o projeto de construção de um novo aeroporto não avançou.

Posteriormente, em 1994, foram iniciados novos estudos comparativos que incidiram sobre três localizações: Ota, Montijo e Rio Frio. As conclusões não evidenciaram uma localização preferencial, apontando Rio Frio como reunindo mais vantagens.

Através da Resolução do Conselho de Ministros n.º 122/97, de 26 de julho, foi criado um grupo de trabalho, a funcionar junto da ANA, tendo por finalidade estabelecer os instrumentos legais necessários para a criação de uma empresa de capitais públicos que procedesse à preparação e execução das decisões referentes ao planeamento e construção de um novo aeroporto e à preparação dos termos de referência para os estudos relativos à localização/viabilidade do novo aeroporto.

Neste contexto, foi criada a NAER — Novo Aeroporto, S. A., através do Decreto-Lei n.º 109/98, de 24 de abril. Esta nova entidade promoveu a elaboração dos «estudos preliminares de impacte ambiental», respeitantes a duas localizações alternativas (Ota e Rio Frio). Daqui resultou a conclusão de que a localização da Ota seria menos desfavorável do que a de Rio Frio. Em julho de 1999, o Governo tomou a decisão de selecionar a Ota para localização do Novo Aeroporto de Lisboa.

Os principais argumentos, então apresentados contra a opção Rio Frio, consistiam nas suas características naturais, com destaque para o facto de se situar num corredor ecológico — definido no Plano Regional de Ordenamento do Território da Área Metropolitana de Lisboa — entre os estuários do Tejo e do Sado. Adicionalmente, a construção do aeroporto nesta localização, obriga-

ria à destruição de mais de 50 000 sobreiros, uma espécie arbórea com estatuto de proteção em Portugal.

Após a seleção da Ota, iniciou-se uma discussão nacional sobre a necessidade e a localização do Novo Aeroporto de Lisboa, uma vez que o Aeroporto da Portela ia satisfazendo as necessidades e oferecia uma localização privilegiada, próxima do centro da cidade, e adequada ao turismo de curta duração.

Em 2007, a Confederação da Indústria Portuguesa (CIP), insatisfeita com a localização da Ota, anunciou que iria patrocinar um novo estudo para a identificação e avaliação de locais alternativos para a construção do Novo Aeroporto de Lisboa. A realização deste estudo foi encomendada ao Instituto do Ambiente e Desenvolvimento, no que diz respeito à avaliação ambiental, e à empresa TISPT — Consultores em Transportes, Inovação e Sistemas, S. A. (TIS), na componente do desenho da rede de acessibilidades de suporte à infraestrutura.

Nesse estudo, foi defendida a existência de um local preferencial para a construção do futuro aeroporto de Lisboa, situado na zona mais a nascente do Campo de Tiro de Alcochete (CTA), uma instalação militar nunca considerada em estudos anteriores. A 12 de junho de 2007, por despacho do então Ministro das Obras Públicas, Transportes e Comunicações, a decisão sobre a Ota foi suspensa, sendo anunciado e lançado um estudo comparativo entre a Ota e o CTA.

Em sequência, o Governo, através de despacho de 12 de junho de 2007, do Ministro das Obras Públicas, Transportes e Comunicações, mandou o Laboratório Nacional de Engenharia Civil, I. P. (LNEC, I. P.), para elaborar um estudo que procedesse a uma análise técnica comparada das alternativas de localização do novo aeroporto de Lisboa na zona da Ota e na zona do CTA. O estudo do LNEC, I. P., convergiu com as conclusões do estudo promovido pela CIP, tendo as condições de operação aérea constituído um fator decisivo para que a escolha recaísse sobre o CTA.

A partir daí e da conseqüente decisão governamental, os estudos para essa nova localização avançaram nos diferentes domínios (incluindo o ambiental), sob responsabilidade da NAER, tendo culminado com a obtenção de uma declaração de impacte ambiental (DIA) favorável condicionada, em dezembro de 2010.

Não obstante, e em virtude da crise económica que então se abateu sobre Portugal, o projeto foi suspenso. Posteriormente, a privatização da ANA — Aeroportos de Portugal, S. A. (ANA, S. A.), por um lado, bem como o forte crescimento da procura, por outro, alteraram profundamente o contexto e os pressupostos que suportaram a anterior avaliação das opções para a expansão aeroportuária.

O Plano Estratégico dos Transportes, Horizonte 2011-2015 (PET 2011-2015), aprovado pela Resolução do Conselho de Ministros n.º 45/2011, de 10 de novembro, consagrou essa alteração de visão sobre a expansão aeroportuária de Lisboa, apontando a necessidade de revisão dos pressupostos que serviram de base à anterior decisão de construção do Novo Aeroporto de Lisboa. Deu, ainda, prioridade à rentabilização da capacidade disponível no Aeroporto Humberto Delgado através da criação de um aeroporto complementar.

Em 14 de dezembro de 2012, foi celebrado o Contrato de Concessão de Serviço Público Aeroportuário nos Aeroportos Situados em Portugal Continental e na Região Autónoma dos Açores, entre o Estado Português e a ANA, S. A. A ANA, S. A., detém, em regime de exclusivo, a concessão de serviço público aeroportuário de apoio à aviação civil nos aeroportos de Lisboa (Humberto Delgado), Porto (Francisco Sá Carneiro), Faro, Ponta Delgada (João Paulo II), Santa Maria, Horta e Flores, Funchal e Porto Santo, bem como do Terminal Civil de Beja até ao termo do prazo fixado no contrato de concessão, o qual é de 50 anos (finalização da concessão prevista em 2062). Tal contrato estabelece condicionantes e direitos da concessionária de desenvolvimento de um novo aeroporto em Lisboa. Mas de acordo com o disposto na cláusula 43.1, o Concedente «deve envidar esforços razoáveis para identificar quaisquer locais, situados na área de Lisboa, que considere adequados para o desenvolvimento do Novo Aeroporto de Lisboa, notificando, se for caso disso, a Concessionária».

Neste quadro, a opção dual, segundo a qual o Aeroporto Humberto Delgado assumiria o estatuto de aeroporto principal e o Aeroporto do Montijo o de aeroporto complementar, foi consensualizada entre o XIX Governo Constitucional e a ANA, S. A., e foi mantida pelo XXI Governo constitucional, garantindo estabilidade a esta escolha estratégica.

O crescimento acentuado do tráfego aéreo que se verificou nos anos posteriores a 2012 antecipou em mais de 10 anos as estimativas iniciais de evolução da procura e acelerou o processo de saturação do Aeroporto Humberto Delgado, pelo que a expansão da capacidade aeroportuária da região de Lisboa tornou-se premente. No seguimento desta reavaliação, foi assinado em 2017 o Memorando de Entendimento entre o Estado Português e a ANA, S. A., com vista ao desenvolvimento da solução para o aumento da capacidade aeroportuária da região de Lisboa, baseada na expansão do Aeroporto Humberto Delgado e na construção de um aeroporto complementar no Montijo.

Em 2019, a ANA, S. A., na qualidade de proponente do projeto «Aeroporto do Montijo e Respetivas Acessibilidades», submete o estudo de impacte ambiental, acompanhado dos respetivos estudos prévios, desencadeando o respetivo procedimento de avaliação de impacte ambiental, o qual culminou na emissão de DIA favorável condicionada em janeiro de 2020.

Em março de 2021, a Autoridade Nacional da Aviação Civil (ANAC) indeferiu liminarmente o pedido da ANA, S. A., de apreciação prévia de viabilidade para efeitos de construção do Aeroporto Complementar do Montijo. Tal deveu-se ao facto de a gestora aeroportuária não ter conseguido cumprir o n.º 3 do artigo 5.º do Decreto-Lei n.º 186/2007, de 10 de maio, alterado pelo Decreto-Lei n.º 55/2010, de 31 de maio, segundo o qual constitui fundamento para indeferimento liminar a inexistência do parecer favorável de todas as câmaras municipais dos concelhos potencialmente afetados quer por superfícies de desobstrução quer por razões ambientais. Não obstante esta situação, decidiu-se manter a avaliação desta opção dadas as suas vantagens aeroportuárias.

Depois desse processo surgiram novas opções, desde a possibilidade do Aeroporto do Montijo se assumir progressivamente como aeroporto principal e substituir mesmo integralmente o Aeroporto Humberto Delgado, ou mais recentemente um projeto, de iniciativa privada, promovido fora da atual concessão, de construção de um aeroporto perto de Santarém (o projeto Magellan 500).

Ao longo deste longo historial, e desde 1969, foram assim estudadas ou ponderadas 18 localizações distintas para a instalação de um novo aeroporto na região de Lisboa, seja numa lógica de substituição ou de complementaridade face ao Aeroporto Humberto Delgado. Esta aprendizagem histórica suportou a definição das opções estratégicas a avaliar, as quais subsistiram ao longo deste longo processo.

O transporte aéreo tem-se afirmado como um dos setores mais dinâmicos da economia nacional, sendo que o número de passageiros nos aeroportos portugueses mais do que duplicou na última década, no período pré-pandemia. Esta evolução tem potenciado o crescimento de inúmeras atividades económicas ligadas ao turismo, permitindo a criação de emprego, de riqueza e a melhoria da balança comercial.

O crescimento do tráfego aéreo tem sido particularmente expressivo no Aeroporto Humberto Delgado, onde o número de passageiros subiu 140 % entre 2009 e 2019. Tal situação levou ao esgotamento da capacidade desta infraestrutura aeroportuária. Saliente-se que, desde 2017 o Aeroporto dava sinais de profunda saturação, tendo levado, no período pré-pandemia, a recusas sistemáticas a companhias aéreas que se mostravam interessadas em voar para Lisboa, mas não tinham *slot*, com óbvias consequências negativas para a economia nacional.

Apesar da crise pandémica ter afetado, em baixa e de forma acentuada, o tráfego aéreo, as previsões internacionais apontam para um regresso rápido aos níveis de tráfego pré-pandemia. Com efeito, estima-se que o tráfego aéreo previsto para a região de Lisboa possa mais do que duplicar nas próximas décadas, colocando uma pressão insustentável sobre o Aeroporto Humberto Delgado.

Face ao exposto, conclui-se que, para Portugal poder continuar a beneficiar dos efeitos económicos positivos do previsível crescimento do tráfego aéreo na região de Lisboa, é necessário avançar com as medidas conducentes ao aumento da respetiva capacidade aeroportuária.

Um dos passos essenciais deste processo prende-se, desde logo, com a definição do conceito aeroportuário pretendido — uma opção estratégica dual, aproveitando o Aeroporto Humberto Delgado e encontrando uma outra infraestrutura aeroportuária para complementar a operação ou uma opção estratégica única que preveja a construção de um novo aeroporto de Lisboa — bem como da localização onde será construída a nova infraestrutura aeroportuária.

b) Âmbito e objetivo do estudo — identificação das soluções:

O presente anexo estabelece as bases técnicas e metodológicas para a elaboração do Plano de Ampliação da Capacidade Aeroportuária da Região de Lisboa (PACARL) — Avaliação Ambiental Estratégica (AAE).

Assim, o trabalho a desenvolver envolve uma dupla vertente: os estudos técnicos de base e a AAE — organizada segundo fases comuns, e que estruturam a elaboração de ambas as vertentes.

Envolve ainda o desenvolvimento de estudos complementares (estudos de procura, análise da capacidade aeroportuária, acessibilidades, análise custo-benefício e modelação económico-financeira, enquadramento jurídico e outros estudos e análises complementares), numa lógica iterativa, tendo em vista possibilitar o desenvolvimento das diversas opções estratégicas tornando-se comparáveis num idêntico nível de detalhe.

A avaliação a desenvolver tem por objetivo a promoção de uma análise de natureza estratégica e multidisciplinar destinada a garantir o aumento da capacidade aeroportuária da região de Lisboa.

Esta abordagem envolve, para além do Aeroporto Humberto Delgado, a análise das localizações do Montijo, do CTA e da nova localização perto de Santarém, considerando as seguintes opções:

i) Opção estratégica 1 — uma solução dual, em que o Aeroporto Humberto Delgado terá o estatuto de aeroporto principal e o Aeroporto do Montijo o de complementar;

ii) Opção estratégica 2 — uma solução dual alternativa, em que o Aeroporto do Montijo adquirirá, progressivamente, o estatuto de aeroporto principal e o Aeroporto Humberto Delgado de complementar, incluindo a capacidade para o aeroporto principal substituir integralmente a operação do aeroporto secundário;

iii) Opção estratégica 3 — a construção de um novo aeroporto internacional no CTA, que substitua, de forma integral, o Aeroporto Humberto Delgado;

iv) Opção estratégica 4 — uma outra solução dual, em que o Aeroporto Humberto Delgado terá o estatuto de aeroporto principal e o Aeroporto localizado em Santarém o de complementar; e

v) Opção estratégica 5 — a construção de um novo aeroporto internacional localizado em Santarém, que substitua, de forma integral, o Aeroporto Humberto Delgado;

vi) Outras opções estratégicas para aumentar a capacidade aeroportuária da região de Lisboa, desde que tecnicamente fundamentadas pela Comissão Técnica.

2 — Âmbito dos trabalhos

Pretende-se desenvolver as opções estratégicas para aumentar a capacidade aeroportuária da região de Lisboa e promover a AAE, que fará uma análise comparativa — nas suas várias dimensões, tais como, a aeroportuária, a operacional, as acessibilidades, a financeira, a económica, a social, a jurídica e a ambiental.

A análise deverá abranger os estudos e projetos necessários ao desenvolvimento das opções estratégicas, de forma permitir uma tomada de decisão sustentada. Neste âmbito, há que ter presente que os estudos para a opção estratégica 2 não foram desenvolvidos e que os estudos anteriormente desenvolvidos para a opção estratégica 3 estão desatualizados e que importa validar os estudos realizados pelos promotores da nova localização perto de Santarém envolvida nas opções estratégicas 4 e 5.

Para o efeito deve ser considerado um prazo operacional aeroportuário de 50 anos.

2.1 — Conteúdo

A avaliação abrange os estudos e projetos necessários ao desenvolvimento das soluções estratégicas, cabendo à(s) entidade(s) que realize(m) a avaliação proceder à revisão e atualização dos estudos e projetos desenvolvidos até à data, nos seguintes termos:

a) Desenvolvimento de um estudo de procura, a que corresponde o «Pacote de Trabalho 1 (PT/WP 1)»;

b) Desenvolvimento aeroportuário, a que corresponde o «Pacote de Trabalho 2 (PT/WP 2)»;

- c) Desenvolvimento de estudo de acessibilidades, a que corresponde o «Pacote de Trabalho 3 (PT/WP 3)»;
- d) Apresentação dos fatores críticos de decisão, a que corresponde a 1.ª fase da AAE, consubstanciado no «Pacote de Trabalho 4 (PT/WP 4)»;
- e) Desenvolvimento de um modelo financeiro e económico e de uma análise custo-benefício, a que corresponde o «Pacote de Trabalho 5 (PT/WP 5)»;
- f) Estudo do enquadramento contratual e legal, a que corresponde o «Pacote de Trabalho 6 (PT/WP 6)»;
- g) Apresentação do relatório ambiental a que corresponde a 2.ª fase da AAE, consubstanciado no «Pacote de Trabalho 7 (PT/WP 7)».

2.2 — Objeto

A avaliação tem por objeto os serviços técnicos especializados e que obedecem ao cumprimento de requisitos mínimos, desenvolvidos nos seguintes termos:

2.2.1 — Desenvolvimento de um estudo de procura, a que corresponde o «Pacote de Trabalho 1 (PT/WP 1)»

Para o desenvolvimento do PT1, a Avaliação deve considerar os seguintes objetivos:

- a) O estudo da previsão da procura aeroportuária (passageiros, operações e carga) na região de Lisboa até 2067 (2062, fim da concessão da ANA + 5 anos);
- b) A preparação das previsões de procura para cada opção estratégica e aeroporto;
- c) A procura das acessibilidades (rodoviárias, ferroviárias e fluvial, caso for aplicável) associadas a cada opção estratégica e aeroporto.

Neste âmbito, a entidade responsável pela realização da avaliação tem as seguintes obrigações principais:

Procura aeroportuária:

i) Estudo da evolução histórica da procura em Aeroporto Humberto Delgado (passageiros, operações e carga aérea) na última década, e com especial atenção ao impacto da pandemia da doença COVID-19 nos últimos anos. O estudo deve considerar os seguintes fatores:

- Tipo de tráfego: comercial (regular e não regular ou *charter*), não comercial;
- Mercados: doméstico (continental e Regiões Autónomas), Europeu (Schengen vs. Não Schengen), intercontinental por região geográfica;
- Natureza do tráfego: ponto-a-ponto (O&D) e conexões (*transfers*);
- Tipo de companhia: *full service carrier* (FSC) vs. *low cost carrier* (LCC);
- Mistura de aeronaves (*aircraft mix*);
- Tipo de aeronave, de acordo a nomenclatura ICAO;
- Sazonalidade do tráfego;
- Distribuição diária (*busy day*) e horária (*peak hour*), de passageiros e operações, por sentido e total: chegadas, partidas e total (*two-ways*);
- Nas operações e carga aérea, identificar a participação da carga transportada em voos cargueiros (*full freight aircraft*);

ii) Análise e caracterização da procura histórica;

iii) Análise da previsão de procura aeroportuária macro sem constrangimentos (*unconstrained*), considerando passageiros, operações e carga aérea, para a região de Lisboa, nos vários cenários de recuperação da pandemia no curto e médio prazo;

iv) Análise da previsão de procura aeroportuária com constrangimentos (*constrained*), considerando passageiros, operações e carga aérea, para a região de Lisboa, assumindo a capacidade declarada atual do Aeroporto Humberto Delgado (38 movimentos por hora) e prevista (46 movi-

mentos por hora) Os cenários de recuperação do COVID-19 também devem ser considerados a curto e médio prazo;

v) Previsões de tráfego comercial para cada opção estratégica e aeroporto (caso base), segmentando por passageiros, operações e carga aérea considerando:

- Mercados: doméstico (continental e Regiões Autónomas), Europeu (Schengen vs. Não Schengen) e intercontinental por região geográfica;
- Natureza do tráfego: ponto-a-ponto (*O&D*) e conexões (*transfers*);
- Tipo de companhia: *full service carrier* (FSC) vs. *low cost carrier* (LCC);
- Mistura de aeronaves (*aircraft mix*);
- Tipo de aeronave, de acordo a nomenclatura ICAO;
- Distribuição horária (*peak hour*), de passageiros e operações, por sentido e total: chegadas, partidas e total (*two-ways*);

vi) Identificação da aeronave crítica para cada opção estratégica e aeroporto nas distintas fases de desenvolvimento;

vii) Análise de sensibilidade ponderando os três cenários para cada opção estratégica: cenários base, pessimista e otimista; e segmentada por mercado, natureza do tráfego, tipo de companhia, tipo de aeronave, e distribuição horária;

viii) Para cada cenário, deverá ser identificado o nível de procura anual insatisfeita (passageiros e operações) em cada alternativa, e aeroporto, quer por natureza do tráfego, quer por tipo de companhia;

ix) Análise comparativa, com previsões de tráfego de organismos setorial relevantes, incluindo designadamente a IATA, ACI, OACI, Eurocontrol, Airbus, Boeing.

As previsões devem ser baseadas em modelos de regressão econométrica, combinada com observações e ajustes com base na análise mercado detalhado nos horizontes curtos e médios, abordagens de cima para abaixo (*top-down*) e de baixo para cima (*bottom-up*).

Os modelos de regressão econométrica deveram considerar elasticidades do transporte aéreo para Portugal, e região de Lisboa em particular, diferenciados para cada alternativa e aeroporto, os quais devem ser baseados nos custos de transporte global (preço do bilhete aéreo mais custos dos transportes).

A avaliação deve produzir:

- i) Relatório de análise da evolução histórica de tráfego aéreo na região de Lisboa (doc e pdf);
- ii) Relatório do estudo de procura total da região de Lisboa, tanto sem constrangimentos (*unconstrained*), como com constrangimentos (*constrained*) e as previsões de tráfego para cada alternativa e aeroporto e para cada cenário (doc e pdf). O relatório deverá conter um resumo dos principais pressupostos e variáveis explicativas dos modelos de regressão econométrico, indicando as diferenças entre as diferentes alternativas e aeroportos;
- iii) Resumo das previsões de procura em Excel (xls) contendo as previsões de passageiros, operações e carga aérea, valores anuais, e análise de hora de ponta (*peak hour*) de forma anual para cada opção estratégica e aeroporto, segmentando os dados.

Procura das acessibilidades:

i) Estudo de procura relativa aos modos de transporte de terrestre (rodoviário e ferroviário) e fluvial (consoante a solução) para cada opção estratégica e aeroporto, determinando o nível de procura gerada pelas novas infraestruturas aeroportuárias;

ii) O estudo de procura deverá considerar:

- Externalidades, incluindo trabalhadores e organizações e empresas implantadas no Aeroporto Humberto Delgado presentemente, que deverão ser transferidas a outros aeroportos em cada alternativa;
- Evolução das infraestruturas e dos serviços de transporte e projeções de procura futura aos modos de transporte terrestre (rodoviário e ferroviário) e fluvial, para cada alternativa e aeroporto.

Assim, a avaliação deverá considerar duas componentes principais:

- a) Estudo de procura relativa aos modos de transporte terrestre (rodoviário e ferroviário) e fluvial;
- b) Estudo de tráfego visando avaliar o impacto das opções de localização identificadas e das correspondentes intervenções viárias, nas condições de circulação da rede rodoviária envolvente.

A avaliação deve produzir:

- i) Relatório de análise da evolução histórica de tráfego aéreo na região de Lisboa (doc e pdf);
- ii) Relatório do estudo de procura total da região de Lisboa, tanto sem constrangimentos (*unconstrained*), como com constrangimentos (*constrained*) e as previsões de tráfego para cada alternativa e aeroporto e para cada cenário (doc e pdf). O relatório deverá conter um resumo dos principais pressupostos e variáveis explicativas dos modelos de regressão econométrico, indicando as diferenças entre as diferentes alternativas e aeroportos;
- iii) Resumo das projeções de procura em Excel por modo transporte de terrestre (rodoviário e ferroviário) e fluvial para cada alternativa e aeroporto (xls).

2.2.2 — Desenvolvimento aeroportuário, a que corresponde o «Pacote de Trabalho 2 (PT/WP 2)»

Para o desenvolvimento do PT2, a avaliação deve considerar os seguintes objetivos:

- a) Conhecer o *master plan* do Aeroporto Humberto Delgado como aeroporto principal e Montijo como complementar de 2017, que serão disponibilizados à avaliação, e apresentar a planificação, desenvolvimento e programação de execução da opção estratégica 1 (*basic airport design*) em moldes idênticos aos a efetuar para as restantes opções;
- b) Proceder ao desenvolvimento dos estudos básicos de planificação e desenvolvimento aeroportuária (*basic airport design*) correspondentes a opção estratégica 2 em moldes idênticos aos a efetuar para as restantes opções, nos termos do artigo 5.º da Portaria n.º 701-H/2008, de 29 de julho — «Estudo prévio»;
- c) Conhecer e atualizar os estudos técnicos associados ao Novo Aeroporto de Lisboa desenvolvidos pela NAER e apresentar a planificação, desenvolvimento e programação de execução da opção estratégica 3 (*basic airport design*) em moldes idênticos aos a efetuar para as restantes opções;
- d) Proceder ao desenvolvimento dos estudos básicos de planificação e desenvolvimento aeroportuária (*basic airport design*) correspondentes as opções estratégicas 4 e 5 em moldes idênticos aos a efetuar para as restantes opções, produzindo os elementos comparáveis aos definidos nos termos do artigo 5.º da Portaria n.º 701-H/2008, de 29 de julho — «Estudo prévio»;
- e) Conhecer e atualizar, se necessário, os estudos meteorológicos para cada localização, que serão disponibilizados à avaliação;
- f) Desenvolver planos preliminares de abastecimento de combustíveis e energia, para cada solução opção aeroportuária, incluindo o estudo de infraestruturas de transporte desde a fonte (adução) e contemplando uma estratégia para a transição energética;
- g) Adequar todas as soluções de modo a dar integral cumprimento à regulamentação EASA (especificações de certificação);
- h) Desenvolver todos os estudos de capacidade aeroportuária que deverão ser considerados todas as normas europeias vigentes em matéria de segurança (*safety*) da EASA;
- i) Desenvolver o estudo de capacidade para todas os sistemas e subsistemas aeroportuários para cada alternativa e aeroporto indicando potenciais constrangimentos ao largo dos horizontes ou fases de desenvolvimento:

- Número de movimentos por hora no ano inicial de operação *initial operating capacity* (IOC) e na *final operating capacity* (FOC);
- Capacidade de movimentação de passageiros por ano (IOC e FOC);
- Capacidade de carga a movimentar (IOC e FOC);
- Capacidade de expansão para além da FOC;



- Capacidade do sistema rodo/ferroviário (IOC e FOC);
- Capacidade de expansão do sistema rodo/ferroviário para além da FOC;
- Outras;

j) Desenvolver a avaliação da operacionalidade comercial de cada alternativa e opção estratégica aeroportuária, designadamente em termos do alcance comercial (*range*) e peso máximo à descolagem para as tipologias de aeronaves mais representativas de cada segmento de mercado, considerando igualmente as tendências de evolução tecnológica e as implicações que as mesmas poderão vir a ter no desempenho à descolagem e à aterragem;

k) Desenvolver a avaliação de risco respeitante à segurança operacional de cada alternativa e opção estratégica aeroportuária, considerando os riscos mais relevantes e os principais perigos, em particular no que se refere aos aspetos que poderão ser diferenciadores entre soluções, incluindo avaliação especializada do risco de *bird strike*;

l) Estimar ou atualizar os custos de investimento (CAPEX), os custos substituição e grandes reparações (REPEX) e os custos de operação e manutenção (OPEX), para cada opção estratégica e solução aeroportuária;

m) Estimar prazos de construção e elaborar o planeamento global integrado previsto para o desenvolvimento de cada opção estratégica e solução aeroportuária;

n) Conhecer e incorporar na avaliação, designadamente em termos de custo, prazo e eventuais externalidades, os requisitos e constrangimentos associados às infraestruturas e dispositivo militar afetados e à configuração e gestão do espaço aéreo;

o) Desenvolver outros aspetos que se revelem relevantes para a AAE, de acordo com os fatores críticos de decisão que vierem a ser definidos;

p) Efetuar uma análise comparativa com ordenamento do mérito de cada opção estratégica, relativa aos aspetos pertinentes associados aos fatores críticos de decisão dedicados ao respetivo mérito aeronáutico (a definir pelo adjudicatário), e que permita, além do mais, uma hierarquização das opções estratégicas que melhor garantem a segurança operacional.

Para todas as opções a avaliação deverá identificar a capacidade máxima do sistema e de cada aeroporto separadamente.

Neste âmbito, a avaliação deve, por cada opção estratégica aeroportuária:

i) Para a opção 1: Aeroporto Humberto Delgado principal e Montijo complementar

A avaliação deve:

a) Conhecer, rever e validar os planos de aumento da capacidade em Aeroporto Humberto Delgado de 38 operações hora declarados para 46 movimentos por hora (previstos);

b) Conhecer, rever e validar o projeto de desenvolvimento do Montijo como aeroporto complementar, e identificar potenciais constrangimentos (*bottlenecks*);

c) Rever, validar e fazer as recomendações técnicas necessárias para maximizar a capacidade de cada aeroporto;

d) Conhecer e atualizar, se necessário, os estudos meteorológicos de cada aeroporto;

e) Desenvolver os planos preliminares de abastecimento de combustíveis e energia, para cada aeroporto;

f) Identificar lacunas operacionais e de segurança (*safety*), no curto, médio e longo prazos, em ambos os aeroportos;

g) Avaliar a capacidade de todos os sistemas e subsistemas aeroportuários e a capacidade máxima do sistema aeroportuário (*maximum development*);

h) Conhecer e rever o planeamento para o desenvolvimento de ambas as infraestruturas aeroportuárias;

i) Conhecer e incorporar na avaliação os planos de ajustamento do dispositivo militar e as avaliações de capacidade do espaço aéreo, em ambos os casos a fornecer pela entidade adjudicante.

A avaliação deve entregar:

i) Um relatório de identificação de lacunas na proposta da ANA, S. A., para o aeroporto do Montijo de natureza operacionais, segurança (*safety*), técnicas, capacidade (*red flag report*) (doc e pdf);

ii) Um plano final de desenvolvimento para cada aeroporto comparável com as restantes opções estratégicas; incluindo o estudo meteorológico, os planos de abastecimento de combustível e energia, o estudo de capacidade, a avaliação da operacionalidade e a avaliação de segurança;

iii) *Inputs* financeiros para WP5, incluindo CAPEX, REPEX e OPEX e respetivo cronograma de desenvolvimento;

iv) O planeamento global integrado previsional do desenvolvimento de cada aeroporto, incluindo as atividades contratuais e as relativas ao ajustamento do dispositivo militar e à configuração e gestão do espaço aéreo.

ii) Para a opção 2: Montijo hub e Aeroporto Humberto Delgado complementar

A avaliação deve:

a) Desenvolver o estudo prévio (*basic airport design*) para esta nova opção, considerando dois momentos críticos: abertura do aeroporto (fase 1 ponto-a-ponto médio curso/*low cost*), e instalação do hub (fase 2);

b) O desenho básico do Montijo como hub deverá considerar pistas paralelas, *taxiway(s)* paralelo(s), placa e número de posições de estacionamento (*aircraft stands*), terminal principal (MTB) para operação hub, terminal complementar (caso seja preciso), restantes infraestruturas aeroportuárias (*tower, ARFF, air cargo, support*);

c) Conhecer, atualizar e adaptar, na medida do necessário, os estudos meteorológicos para o aeroporto Montijo hub;

d) Desenvolver os planos preliminares de abastecimento de combustíveis e energia, para cada aeroporto;

e) Identificar lacunas ou constrangimentos operacionais e de segurança (*safety*), no curto, médio e longo prazos, em ambos os aeroportos;

f) Avaliar a capacidade de todos os sistemas e subsistemas aeroportuários e a capacidade máxima do sistema aeroportuário (*maximum development*);

g) Desenvolver as estimativas orçamentais para a construção e operação de cada aeroporto;

h) Elaborar o planeamento para o desenvolvimento do aeroporto Montijo hub.

A avaliação deve entregar:

i) O estudo prévio a que se refere o artigo 5.º da Portaria n.º 701-H/2008, de 29 de julho, para o aeroporto de Montijo considerando as duas fases críticas de desenvolvimento;

ii) Um plano final de desenvolvimento, para cada aeroporto, dentro da opção, comparável com as opções estratégicas 1 e 3, incluindo o estudo meteorológico, os planos de abastecimento de combustível e energia, o estudo de capacidade, a avaliação da operacionalidade e a avaliação de segurança;

iii) *Inputs* financeiros para WP5, incluindo CAPEX, REPEX e OPEX e respetivo cronograma;

iv) O planeamento global integrado previsional do desenvolvimento do aeroporto Montijo hub, incluindo as atividades contratuais e as relativas ao ajustamento do dispositivo militar e à configuração e gestão do espaço aéreo.

iii) Para a opção 3: Campo de Tiro de Alcochete

A avaliação deve:

a) Conhecer, rever, validar e atualizar o projeto de desenvolvimento do Novo Aeroporto de Lisboa em função do novo estudo de procura e normativa europeia de segurança (AESA);

b) Identificar lacunas operacionais e de segurança (*safety*);

c) Desenvolver os planos preliminares de abastecimento de combustíveis e energia;

d) Atualizar a aeronave crítica e mistura de aeronaves (*aircraft mix*) na análise de capacidade do Novo Aeroporto;

e) Avaliar a capacidade de todos os sistemas e subsistemas aeroportuários e a capacidade máxima do sistema aeroportuário (*maximum development*);

- f) Conhecer e atualizar, se necessário, as estimativas orçamentais para a construção e operação do aeroporto;
- g) Conhecer e rever o planeamento para o desenvolvimento da infraestrutura aeroportuária.

A avaliação deve entregar:

- i) Um relatório de identificação de lacunas nos estudos técnicos da de natureza operacionais, segurança (*safety*), técnicas, capacidade (*red flag report*) (doc e pdf);
- ii) O plano final de desenvolvimento do CTA dentro da opção 3, comparável com as opções estratégicas 1 e 2, incluindo o estudo meteorológico, os planos de abastecimento de combustível e energia, o estudo de capacidade, a avaliação da operacionalidade e a avaliação de segurança;
- iii) *Inputs* financeiros para WP5, incluindo CAPEX, REPEX e OPEX e cronograma de desenvolvimento;
- iv) O planeamento global integrado previsional do desenvolvimento do Aeroporto, incluindo as atividades contratuais e as relativas ao ajustamento do dispositivo militar e à configuração e gestão do espaço aéreo.

Será ainda disponibilizado à avaliação o pacote de documentos de planeamento aeroportuário, que designou por «outros documentos», que são parte integrante do presente anexo.

iv) Para a opção 4: Aeroporto Humberto Delgado principal e Santarém complementar

A avaliação deve:

- a) Conhecer, rever e validar os planos de aumento da capacidade em Aeroporto Humberto Delgado de 38 operações hora declarados para 46 movimentos por hora (previstos);
- b) O estudo prévio com um conteúdo idêntico ao previsto na Portaria n.º 701-H/2008, de 29 de julho, para o Aeroporto de Santarém;
- c) Rever, validar e fazer as recomendações técnicas necessárias para maximizar a capacidade de cada aeroporto;
- d) Conhecer e atualizar, se necessário, os estudos meteorológicos de cada aeroporto;
- e) Desenvolver os planos preliminares de abastecimento de combustíveis e energia, para cada aeroporto;
- f) Identificar lacunas operacionais e de segurança (*safety*), no curto, médio e longo prazos, em ambos os aeroportos;
- g) Avaliar a capacidade de todos os sistemas e subsistemas aeroportuários e a capacidade máxima do sistema aeroportuário (*maximum development*);
- h) Conhecer e rever o planeamento para o desenvolvimento de ambas as infraestruturas aeroportuárias;
- i) Conhecer e incorporar na avaliação os planos de ajustamento do dispositivo militar e as avaliações de capacidade do espaço aéreo, em ambos os casos a fornecer pela entidade adjudicante.

A avaliação deve entregar:

- i) Um plano final de desenvolvimento para cada aeroporto comparável com as restantes opções estratégicas; incluindo o estudo meteorológico, os planos de abastecimento de combustível e energia, o estudo de capacidade, a avaliação da operacionalidade e a avaliação de segurança;
- ii) *Inputs* financeiros para WP5, incluindo CAPEX, REPEX e OPEX e respetivo cronograma de desenvolvimento;
- iii) O planeamento global integrado previsional do desenvolvimento de cada aeroporto, incluindo as atividades contratuais e as relativas ao ajustamento do dispositivo militar e à configuração e gestão do espaço aéreo.

v) Para a opção 5: Santarém hub e Aeroporto Humberto Delgado complementar

A avaliação deve:

- a) Desenvolver o estudo prévio (*basic airport design*) para esta opção relativamente a Santarém, considerando dois momentos críticos: abertura do aeroporto (fase 1) e instalação do hub (fase 2);

b) O desenho básico de Santarém como *hub* deverá considerar pistas paralelas, *taxiway(s)* paralelo(s), placa e número de posições de estacionamento (*aircraft stands*), terminal principal (MTB) para operação *hub*; terminal complementar (caso seja preciso), restantes infraestruturas aeroportuárias (*tower*, ARFF, *air cargo*, *support*);

c) Conhecer, atualizar e adaptar, na medida do necessário, os estudos meteorológicos para o aeroporto Santarém *hub*;

d) Desenvolver os planos preliminares de abastecimento de combustíveis e energia, para cada aeroporto;

e) Identificar lacunas ou estrangimentos operacionais e de segurança (*safety*), no curto, médio e longo prazos, em ambos os aeroportos;

f) Avaliar a capacidade de todos os sistemas e subsistemas aeroportuários e a capacidade máxima do sistema aeroportuário (*maximum development*);

g) Desenvolver as estimativas orçamentais para a construção e operação de cada aeroporto;

h) Elaborar o planeamento para o desenvolvimento do aeroporto Santarém *hub*.

A avaliação deve entregar:

i) O estudo prévio com um conteúdo idêntico ao previsto na Portaria n.º 701-H/2008, de 29 de julho, para o aeroporto de Santarém, sem prejuízo da natureza privada do projeto relativo ao aeroporto de Santarém;

ii) Um plano final de desenvolvimento, para cada aeroporto, dentro da opção, comparável com as opções estratégicas 1 e 3, incluindo o estudo meteorológico, os planos de abastecimento de combustível e energia, o estudo de capacidade, a avaliação da operacionalidade e a avaliação de segurança;

iii) *Inputs* financeiros para WP5, incluindo CAPEX, REPEX e OPEX e respetivo cronograma;

iv) O planeamento global integrado previsional do desenvolvimento do aeroporto Santarém *hub*, incluindo as atividades contratuais e as relativas ao ajustamento do dispositivo militar e à configuração e gestão do espaço aéreo.

Caso a Comissão Técnica venha a identificar uma outra opção estratégica para aumentar a capacidade aeroportuária da região de Lisboa, tecnicamente fundamentada, deve promover os estudos e trabalhos que permitam uma avaliação comparativa face aos estudos e trabalhos desenvolvidos para as cinco opções estratégicas acima identificadas.

2.2.3 — Desenvolvimento de estudo de acessibilidades, a que corresponde o «Pacote de Trabalho 3 (PT/WP 3)»

Para o desenvolvimento do PT3, a avaliação deve considerar os seguintes objetivos:

a) Requalificação e alargamento da rede rodoviária existente;

b) Construção de novos acessos rodoviários à plataforma aeroportuária;

c) Construção das novas ligações ferroviárias à plataforma aeroportuária (rede convencional e rede de alta velocidade);

d) Estudo da articulação das futuras infraestruturas rodoferroviárias com a Terceira Travessia do Tejo (TTT) e consequente integração na rede existente;

e) Estudo para a localização de uma nova estação terminal na zona do aeroporto para as opções estratégicas 2 e 5, confirmando a já estudada para a opção estratégica 3. Esta estação deve contemplar um número mínimo de plataformas e prever o estacionamento de composições, devendo a sua estrutura ser adequada ao projeto da plataforma aeroportuária.

Neste âmbito, decorrem para a avaliação as seguintes obrigações principais:

a) Análise e atualização das ligações infraestruturais de transporte nos cenários de referência por forma a refletir as necessidades de procura para os diferentes modos;

- b) Análise da rede de infraestruturas face a cenários extremos de procura (mínimo e máximo) para análise em linha com o desenvolvimento aeroportuário, apresentando um planeamento;
- c) Atualização do estudo da TTT, complementada pelo estudo de uma estação terminal no complexo aeroportuário e respetiva ligação ao aeroporto, assegurando os níveis de serviço necessários para esta infraestrutura;
- d) Desenvolvimento das soluções em sede de estudo de viabilidade para as acessibilidades rodoviárias e ferroviárias definidas, permitindo a avaliação comparativa entre as opções, em termos de nível de serviço, tempo de construção e custo;
- e) Cálculo e atualização dos valores de investimento para cada das soluções apresentadas para serem incorporados no modelo financeiro;
- f) Desenvolvimento de outros aspetos que se revelem relevantes para a AAE, de acordo com os fatores críticos de decisão que vierem a ser definidos.

A avaliação deve entregar:

- i) Relatório de análise do comportamento das acessibilidades em cada cenário de referência apresentado, com recomendações e apresentação dos cenários finais (doc e pdf);
- ii) Desenhos finais dos cenários de avaliação (dwg);
- iii) Faseamento e programação física/financeira (PPT e Excel);
- iv) Cálculos editáveis (Excel).

2.2.4 — Fatores críticos de decisão, a que corresponde a 1.ª fase da AAE, consubstanciado no «Pacote de Trabalho 4 (PT/WP 4)»

Para o desenvolvimento do PT4, a avaliação deve considerar os seguintes objetivos:

- a) Compilar e conhecer em detalhe os estudos ambientais realizados anteriormente;
- b) Criar uma base de dados ambientais/territoriais com recurso preferencial a sistemas de informação geográfica;
- c) Desenvolver/atualizar a caracterização ambiental da situação de referência de forma a dispor de informação relevante e idêntica para as várias opções estratégicas;
- d) Identificar os principais constrangimentos ambientais para cada uma das opções estratégicas;
- e) Conhecer em detalhe (dimensões, linhas de força e objetivos estratégicos) as opções estratégicas em avaliação;
- f) Desenvolver ou promover o desenvolvimento junto dos outros elementos da equipa de todos os estudos e/ou projetos adicionais considerados necessários à definição dos fatores críticos para a decisão;
- g) Identificar e envolver, desde uma fase preliminar do processo de AAE, as partes afetadas e interessadas;
- h) Desenhar um diagnóstico preliminar da situação.

A avaliação deve:

- a) Estudar as grandes condicionantes ambientais que podem afetar as opções estratégicas;
- b) Definir os fatores críticos para a decisão e definição do contexto para AAE, nomeadamente:

- Definir o objeto de avaliação e das questões estratégicas;
- Definir e apresentar o quadro problema;
- Definir e apresentar do quadro de governança.

- c) Identificar e envolver as partes interessadas e afetadas, incluindo consulta às Entidades com Responsabilidades Ambientais Específicas (ERAE) [conforme o n.º 3 do artigo 5.º do Decreto-Lei n.º 232/2007, de 15 de junho, na sua redação atual (RJAAE)], ERIP e outros *stakeholders*;
- d) Comparecer em sessões públicas de esclarecimento em formato e conteúdo a definir;
- e) Definir o quadro de avaliação estratégica.

A avaliação deve entregar:

- i) Nota técnica de identificação dos *stakeholders* e de todas as entidades a consultar (incluindo as ERAE, ERIP e outros *stakeholders*) (doc e pdf);
- ii) Identificação/listagem das condicionantes a considerar para o desenvolvimento do estudo das grandes condicionantes ambientais, para aprovação (doc e pdf);
- iii) Estudo das grandes condicionantes ambientais, documento final (doc, pdf, dwg e shp);
- iv) Relatório de fatores críticos para a decisão, versão preliminar para apreciação (doc e pdf);
- v) Relatório de ponderação dos pareceres da consulta institucional/*stakeholders* sobre a definição do âmbito e incorporação dos comentários considerados válidos na AAE (doc, xls e pdf);
- vi) Relatório de fatores críticos para a decisão, versão final, que determina o âmbito da avaliação a realizar, nos termos do artigo 5.º do RJAAE (doc e pdf).

2.2.5 — Desenvolvimento de um modelo financeiro e económico e análise de custo-benefício, a que corresponde o «Pacote de Trabalho 5 (PT/WP 5)»

Para o desenvolvimento do PT5, a avaliação deve considerar os seguintes objetivos, de forma ajustada à natureza de cada uma das opções estratégicas:

- a) Consolidar as estimativas de CAPEX (a partir das conceções do WP2 e com uma estrutura de custos com nível médio de desagregação — 40 a 50 linhas);
- b) Consolidar as estimativas de REPEX (previsão dos investimentos de ciclo de vida, com base em dados do WP2 e informação/análise própria);
- c) Consolidar as estimativas do OPEX (com base em dados do WP2 e informação/análise própria);
- d) Desenvolver as receitas aviação e não aviação (com base em informação/análise própria);
- e) Estimar os encargos financeiros decorrentes da desativação e renaturalização do Aeroporto Humberto Delgado e os eventuais benefícios resultantes da rentabilização dos terrenos onde o mesmo está implantado;
- f) Apresentar o modelo financeiro para cada alternativa, segundo uma análise de viabilidade económico-financeira, incluindo pressupostos fiscais e estratégia/estruturação do financiamento, com funcionalidade para avaliação de cenários/análises de sensibilidade;
- g) Desenvolver a avaliação dos impactos macroeconómicos (PIB, exportações, emprego, receita do Estado com impostos, etc.), diretos e indiretos, associados a cada opção;
- h) Apresentar um estudo segundo a regulação económica do Contrato de Concessão vigente, quanto aos mecanismos de reajuste de taxas e encargos ao longo do contrato, considerando custos de operação e manutenção e investimento das opções estratégicas;
- i) Rever e comparar a estrutura existente de taxas e encargos das alternativas com relação a outros aeroportos presentes no *benchmark* do Contrato de Concessão;
- j) Proceder à análise da competitividade de cada aeroporto, no contexto da concorrência com outros aeroportos europeus e face à evolução estimada das taxas aeroportuárias;
- k) Rever e comparar os custos financeiros e sociais relacionadas à eventual realocação das empresas envolvidas dos aeroportos (ANAC, NAV, Meteorologia, TAP, Catering, ANA);
- l) Proceder à análise custo-benefício.

A avaliação deve entregar:

- i) Livro de pressupostos, com identificação e fundamentação (incluindo fontes de informação) de todos os pressupostos considerados (CAPEX, REPEX, OPEX, procura, receitas aviação e não aviação, taxas aeroportuárias, macroeconómicos, financeiros e de financiamento, fiscais, etc.);
- ii) Modelo financeiro (Excel com fórmulas, incluindo ficheiros com ligações), contendo todos os pressupostos, cálculos, indicadores financeiros e síntese de resultados;
- iii) Manual de utilização do modelo financeiro;

iv) Estudo económico-financeiro para cada opção, incluindo análise custo-benefício, avaliação de impactos macroeconómicos, análise de competitividade, estudo da realoção de atividade conexa, desativação e rentabilização do Aeroporto Humberto Delgado;

v) Análise de custo-benefício para cada opção estratégica e aeroporto.

Para o desenvolvimento do modelo económico-financeiro será disponibilizada à avaliação uma série de elementos de informações base de carácter financeiro e macroeconómico (*model inputs*). Também serão acordados com a avaliação o conteúdo e nível de informação a ser incluídas na saída do modelo (*model output*).

A análise de custo-benefício a ser desenvolvida deve considerar o guia de análise de custos-benefícios em projetos de investimento em transportes (*cost-benefit analysis*, CBA) da Comissão Europeia: https://ec.europa.eu/regional_policy/sources/docgener/studies/pdf/cba_guide.pdf.

2.2.6 — Estudo do enquadramento contratual e legal, a que corresponde o «Pacote de Trabalho 6 (PT/WP 6)»

Para o desenvolvimento do PT6, a avaliação deve considerar os seguintes objetivos:

a) Avaliar a viabilidade de cada uma das soluções, avaliar riscos associados a cada uma das opções estratégicas (risco jurídico);

b) Efetuar o enquadramento jurídico-contratual de cada opção estratégica e apurar o respetivo impacto em termos de custo/condições financeiras, financiamento, calendário e risco;

c) Desenvolver outros aspetos que se revelem relevantes para a AAE, de acordo com os fatores críticos de decisão que vierem a ser definidos.

A avaliação deve executar:

a) Análise legal do modelo de financiamento face aos regulamentos europeus, nomeadamente na vertente da concorrência e auxílios de estado e obrigações de notificação à Comunidade Europeia;

b) Análise e enquadramento das opções 1 (Aeroporto Humberto Delgado principal e Montijo complementar), 2 (Montijo *hub* e Aeroporto Humberto Delgado complementar) e 3 (CTA), segundo o Contrato de Concessão vigente entre o Estado e a ANA Aeroportos, e implicações no calendário;

c) Análise e enquadramento das opções 4 (Aeroporto Humberto Delgado principal e Santarém complementar) e 5 (Santarém *hub*), segundo o Contrato de Concessão vigente entre o Estado e a ANA Aeroportos, e implicações no calendário;

d) Determinar a existência de restrições legais, designadamente ambientais, que impeçam a realização do projeto ou que impliquem riscos, bem como a estratégia para resolvê-los (riscos de desenvolvimento de cada uma das soluções e implicações no calendário);

e) Análise do regime de expropriações, nomeadamente análise de risco e implicações no calendário, bem como análise do enquadramento legal urbanístico;

f) Estudo dos direitos dos antigos proprietários dos terrenos do Aeroporto Humberto Delgado, e análise dos constrangimentos inerentes à utilização dos terrenos e análise do potencial de rentabilização;

g) Identificação das ações necessárias ao nível governamental e a legislação aplicável para o desenvolvimento do Projeto, com ênfase na alteração da legislação da certificação de aeroportos, e exigência do parecer favorável vinculativo das autarquias.

A avaliação deve entregar:

i) Um parecer de viabilidade de cada uma das soluções, avaliando riscos e constrangimentos associados (doc e Excel se aplicável);

ii) Um parecer jurídico de análise comparativa das alternativas (doc e Excel, se aplicável).

2.2.7 — Apresentação do relatório ambiental a que corresponde a 2.ª fase da AAE, consubstanciado no «Pacote de Trabalho 7 (PT/WP 7)»

Para o desenvolvimento do PT7, a avaliação deve considerar os seguintes objetivos:

- a) Usar cenários possíveis e considerar opções e alternativas para atingir os objetivos propostos;
- b) Analisar as principais tendências ligadas aos fatores críticos para a decisão;
- c) Avaliar e comparar opções que permitam escolhas;
- d) Avaliar oportunidades e riscos;
- e) Propor diretrizes de planeamento, monitorização, gestão e avaliação;
- f) Identificar as entidades a consultar.

Decorrem para a avaliação as seguintes obrigações principais:

- a) Avaliação preliminar, nomeadamente:
 - Análise tendencial estratégica;
 - Análise e avaliação dos potenciais efeitos no ambiente, incluindo os cumulativos;
 - Avaliação das opções estratégicas;
 - Listagem das diretrizes e recomendações;
 - Consulta institucional e pública;
- b) Avaliação final:
 - Alterações ao RA: Apreciação dos comentários da consulta institucional e pública e incorporação dos comentários considerados válidos na AAE;
- c) Desenvolvimento dos documentos finais (relatório ambiental, resumo não técnico e declaração ambiental) e acompanhamento da submissão à Agência Portuguesa do Ambiente, I. P. (APA, I. P.), após aprovação das alterações do PACARL;
- d) Proposta de seguimento para a Gestão Ambiental e de Sustentabilidade do PACARL.

A avaliação deve entregar:

- i) 2.ª nota técnica de identificação dos *stakeholders* e das entidades a consultar no âmbito da consulta pública (doc e pdf);
- ii) Nota técnica das questões-chave a integrar na revisão do plano (doc e pdf);
- iii) Proposta de relatório ambiental e de resumo não técnico, para apreciação (doc, xls, shp e pdf);
- iv) Declaração ambiental (RA), versão preliminar para apreciação (doc e pdf);
- v) Relatório ambiental (RA) e resumo não técnico (RNT), versões finais para consulta institucional e para consulta pública, nos termos do artigo 6.º do RJAAE (doc, xls, e pdf);
- vi) Relatório de ponderação dos pareceres obtidos na consulta pública e na consulta às entidades (doc e pdf);
- vii) Declaração ambiental (DA) para entrega à APA, I. P., nos termos do n.º 1 do artigo 10.º do RJAAE (doc e pdf);
- viii) Programa de Gestão Ambiental e de Sustentabilidade do PACARL. Outras obrigações a respeitar pela avaliação.

2.3 — Propriedade do estudo

Os PT/WP que constituem o objeto da avaliação, ficam propriedade do Estado.

2.4 — Constituição da equipa

Para além do coordenador-geral, a equipa será obrigatoriamente constituída por técnicos com especialidade nas áreas abaixo indicadas, e outros que se considerem necessários ao desenvolvimento do projeto:

- a) Estudos de procura aeroportuários e de acessibilidades de infraestruturas e transportes;
- b) Planificação aeroportuária, incluindo análise de capacidade e planos de desenvolvimento aeroportuário compatíveis com a evolução de um *hub* intercontinental;
- c) Acessibilidades rodoviárias e ferroviárias;
- d) Ambiente e AAE;
- e) Análise e modelagem económico-financeira; e
- f) Jurídica.

a) Perfil técnico dos recursos a afetar aos serviços

A Comissão Técnica Independente deve mobilizar os recursos necessários à realização dos trabalhos, com a formação académica e profissional adequadas, nos termos definidos na presente resolução.

b) Substituição das equipas

Qualquer alteração à composição da equipa processa-se nos termos definidos na presente resolução, para os coordenadores de projeto, ou nos termos do respetivo contrato, nos demais casos.

Estudos a consultar

Serão disponibilizados à avaliação os seguintes documentos:

- «Estudo de viabilidade do espaço aéreo na região de Lisboa», NAV, setembro de 2021;
- «Estudo para análise técnica comparada das alternativas de localização do Novo Aeroporto de Lisboa na zona da Ota e na zona do CTA», LNEC, janeiro de 2008;
- «Aeroporto Complementar de Lisboa — Operação simultânea com a Base Aérea do Montijo Avaliação preliminar de capacidades», NAV, março de 2012;
- «Aeroporto Complementar de Lisboa — Operação simultânea com as Bases Aéreas de Alverca, Montijo e Sintra — Avaliação preliminar», NAV, abril de 2012;
- «Estudo de localização de uma infraestrutura aeroportuária complementar na região de Lisboa», ANA, outubro de 2012;
- «Operação simultânea no aeroporto de Lisboa e no circuito visual de Alverca — Avaliação de segurança operacional», NAV, setembro de 2016;
- «Validação de cenários em termos de procura e capacidade da infraestrutura aeroportuária para Lisboa», ANAC/Roland Berger, dezembro de 2016;
- «Lisboa ACC/TMA Interface Study — Phase III and Phase IV Report», Eurocontrol, dezembro de 2016;
- «Proposta — Solução aeroportuária para a Região de Lisboa, ANA, S. A.», outubro de 2017;
- «Parecer sobre operação simultânea em Lisboa Aeroporto Humberto Delgado e Alverca», ANAC, maio de 2018;
- «Estudo da solução aeroportuária para a região de Lisboa», IST, agosto de 2022;
- Estudos prévios realizados pelo consórcio Magellan 500, que implicitamente cobrem as diversas fases, quer da opção 4 quer da opção 5.

115776974